



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/0757

UCHWAŁA

z dnia 13 grudnia 2021 r.

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Boeing B 737-800
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-ENN
<b>Data zdarzenia:</b>	15 Marca 2019 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	FIR Canarias, Hiszpania (GCCC)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

### 1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Po upływie ok. 80÷90 minut od startu z lotniska Fuertaventura (GCFV) na chwilę włączył się alarm „Master Caution”. Załoga skontrolowała „Overhead Panel” (górny panel), na którym na około sekundę włączyła się kontrolka „Low Pressure”, na silnikowej pompie hydraulicznej „Systemu A – SYS A” (pozostałe 3 pompy pracowały poprawnie). Załoga stwierdziła wyciek w systemie „A” (ilość płynu systematycznie malała) natomiast w systemie „B” była stała i wynosiła 96%. Ciśnienie w obydwu systemach wynosiło ok. 3100 PSI. Załoga rozpoczęła wykonywanie procedury „HYDRAULIC PUMP LOW PRESSURE”. W trakcie jej wykonywania ilość płynu w systemie „A” spadła do zera, natomiast w systemie „B” wciąż wynosiła 96%. Ciśnienie w systemie „A” zaczęło gwałtownie spadać, włączyła się sygnalizacja „Low Pressure w EMDP SYS A”. Załoga wykonała procedurę „Loss Pressure of SYS A”. Zdecydowano o lądowaniu z klapami 40° na lotnisku EPKT (Katowice-Pyrzowice). Po chwili włączyła się sygnalizacja „STANBY HYDRAULIC LOW PRESSURE”. Załoga wykonała odpowiednią NNC. Samolot znajdował się na zniżaniu w odległości 40NM od lotniska EPKT, kiedy CPT (dowódca statku powietrznego) podjął decyzję o podejściu z wektorowaniem do FAP (końcowy punkt podejścia) bez wykonywania „holdingu”. Zadeklarowano sytuację „URGENCY” zgłaszając komunikat „PAN PAN”. W tym momencie zaczęło szybko ubywać płynu w „SYS B” i w ciągu 2÷3 minut ilość płynu zmniejszyła się do wartości 60%. Załoga ręcznie wypuściła podwozie a następnie kłapy (na 40°). Lądowanie odbyło się bez następstw.

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

- 1) Usterka „Shimmy Damper” (tłumik drgań Shimmy) prawego podwozia, która spowodowała wyciek płynu hydraulicznego;
- 2) Niewłaściwe zainstalowanie „STBY EMDP CASE FILTER” (obudowy filtra rezerwowej pompy elektrycznej EMDP).

## **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie określono.

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:**

- 1) Weryfikacja poprawności zamontowania obudowy filtra rezerwowej pompy elektrycznej EMPD na wszystkich samolotach B 737-800 należących do operatora;
- 2) Wykonanie GVI (General Visual Inspection) „Landing Gear Selector Valve” na samolocie B 737-800, SP-ENN.

## **5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**